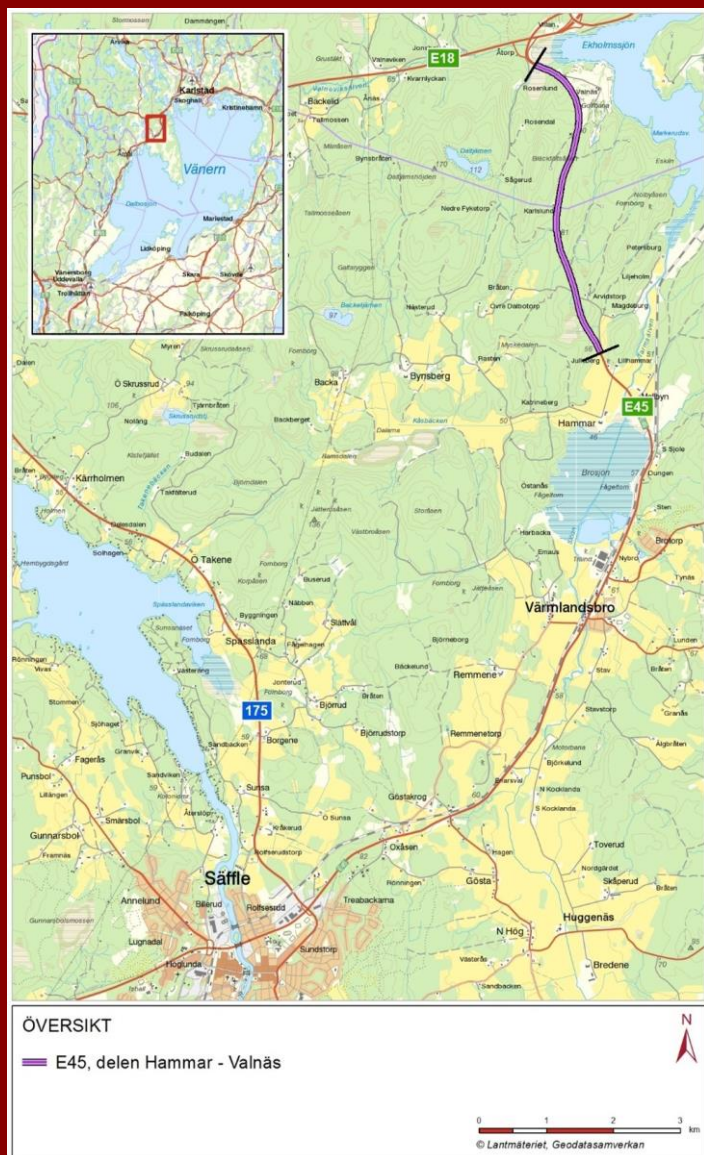


Samlad effektbedömning

E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs, YVA003b



Objektnummer: YVA003b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Marie, IVmrj, 0771-921 921

Skede: Bygghandling/genomförande

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-02



Samlad effektbedömning

Konfidentialitetsnivå: □

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Marie, IVmrj

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Innehåll

Sammanfattning

1. Effekter och indikatorer

- 1.1 Effekter
- 1.2 Kompletterande indikatorer

2. Samhällsekonomis lönsamhet

- 2.1 Samhällsekonomiska nyttor
- 2.2 Samhällsekonomiska utgifter
- 2.3 Samhällsekonomis sammanvägning
- 2.4 Samhällsekonomisk bedömning

3. Fördelningsanalys

4. Bidrag till transportpolitikens funktions-och hänsynsmål

- 4.1 Precisering av funktionsmålet
- 4.2 Precisering av hänsynsmålet
- 4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Fördjupat underlag

- Fördjupad beskrivning
- Kalkylförutsättningar
- Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Referenser

Samlad effektbedömning (SEB) – struktur och nyckelbegrepp

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. I en SEB analyseras hur en åtgärd bidrar till detta mål. Först identifieras åtgärdens förväntade effekter och sedan analyseras dessa i en (1) samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys; (2) en fördelningsanalys och (3) en analys av hur åtgärden bidrar till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål.

Effektberäkningar och effektbedömningar görs genom att jämföra ett "utredningsalternativ" i vilket åtgärden genomförs med ett "jämförelsealternativ" i vilket åtgärden inte genomförs. För att rättvisande kunna jämföra två åtgärder som analyseras i olika SEB:ar, måste likvärdiga jämförelsealternativ användas i de båda SEB:arna. För att åstadkomma denna jämförbarhet, har Trafikverket riktlinjer om att SEB:ar ska utgå ifrån aktuell basprognos och kalkylförutsättningar i ASEK-rapporten.

För att bedöma en åtgärds samhällsekonomiska lönsamhet beräknas en indikator som kallas för nettonuvärde (NNV):

$$NNV = \text{Samhällsekonomisk nytta} - \text{Utgifter}$$

där, $\text{Utgifter} = \text{Investeringskostnad} + \text{Kostnad för drift och underhåll}$

För att på ett bra sätt kunna rangordna olika åtgärder beräknas nettonuvärdeskvoten (NNK), som visar samhällsekonomisk lönsamhet per satsad skattekrona:

$$NNK = NNV / \text{Utgifter}$$

Lönsamhetsbedömningen av en åtgärd tar hänsyn till både beräknade och ej beräknade effekter. Vissa effekter är svåra att kvantifiera eller värdera i monetära termer och beskrivs därför enbart i ord och bedöms kvalitativt på skalan förbättring, försumbar eller försämring. Lönsamhetsbedömningen tar även hänsyn till graden av osäkerheter i en SEB. Dessa studeras med hjälp av känslighetsanalyser som undersöker om den sammanvägda bedömningen påverkas om vissa kalkylförutsättningar ändras. I enskilda fall, om åtgärden utgör en deletapp av en större åtgärd, görs en systemanalys.

En åtgärd kan sammantaget bedömas:

- * Robust lönsam
- * Robust olönsam
- * Lönsam
- * Olönsam
- * Nära noll ($-0,1 < NNK < 0,1$)
- * Svårbedömd (relativt stora och osäkra "ej beräknade effekter" bedöms kunna ändra lönsamhetsbedömningen)

För att belysa en åtgärds kostnadseffektivitet i flera dimensioner, beräknas nyttoutgiftskvoter (NUK), som visar samhällsekonomisk nytta per satsad skattekrona uppdelat på enskilda nyttoposter:

$$NUK = (\text{Samhällsekonomisk nytta}) / \text{Utgifter}$$

NUK för de olika nyttoposterna kan summeras till en total nytta per satsad krona, vilket inte är möjligt med måttet NNK. NUK skiljer sig också genom att gränsen för lönsam eller olönsam går vid 1 istället för 0, dvs $NUK = NNK + 1$.

De samhällsekonomiska indikatorerna och lönsamhetsbedömningen tar inte hänsyn till hur positiva och negativa nyttor fördelar sig på olika grupper i samhället. Samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen kompletteras därför med en fördelningsanalys.

Målanalysen baseras på samma effekter som den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen men analyserar dessa i relation till preciseringar av funktions- respektive hänsynsmålet.

En fullständig redogörelse för samhällsekonomiska beräkningskonventioner finns i ASEK 8.0. Läs även mer i avsnitt "Trafikprognoser: Förklarat på ett enkelt sätt" samt "Samhällsekonomi: förklarat på ett enklare sätt" [Trafikverkets hemsida](#).

Sammanfattning

Geografi

Åtgärden ligger i Värmland län och berör Säffle, Grums kommun.

Nuläge och brister

E45 mellan Hammar-Valnäs har varierande standard med olika vägbredder och sikt samt många anslutande vägar vilket skapar framkomlighetsproblem och sämre trafiksäkerhet. Sträckan saknar mitträcke och säkra omkörningssträckor. Högsta tillåtna hastighet är 90 km/h. I Valnäsbacken förbi Billeruds golfklubb finns ett stigningsfält. Gång- och cykelväg finns från golfbanan och norrut. Det finns viltstängsel längs hela sträckan.

Beskrivning av åtgärden

E45 breddas och byggs om till 2+1-väg med mittseparering på större delen av sträckan. De första 700 m av sträckan samt efter infarten till Billeruds golfklubb utformas vägen som 1+1 med mitträcke. Efter Hammar utformas ca 1,2 km som 2+2-väg. Tre anslutande vägar föreslås stängas längs sträckan. Övriga anslutningar utformas som höger in/höger ut. Hastigheten på sträckan höjs från 90 km/h till 100 km/h. Befintlig virkesupplagsplats och driftvändplats längs med E45 föreslås utgå.

Syfte och viktigaste förväntade effekter

Projektets ändamål är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten.

Investeringskostnad

Kostnaden är 274 mnkr i prisnivå 2023-06.

Analysresultat

Samhällsekonomisk effektivitet

Nettonuvärde	-4,4 mnkr
Nettonuvärdeskvot (NNK)	-0,02
Ej beräknade effekter	Försumbart
Slutligt bedömd lönsamhet	Nära noll

Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller fordonstrafiken vilket gynnar män mer än kvinnor. Genomfartstrafiken på E45, som svarar för en stor del av trafiken, får en säkrare och snabbare resväg. E45 är en av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för arbetspendling samt turisttrafik och godstransporter. Lokalbefolkning och lokalt näringsliv bedöms få en bättre situation än idag med säkrare väg och förbättrade korsningar. I Värmland finns varuexporterande industrin inom pappers- och massaindustrin, förpackningsindustrin samt inom stål- och verkstadsindustrin vilken bedöms gynnas.

Funktionsmål och hänsynsmål

Åtgärderna har stor positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider. Ingen negativ målpåverkan har identifierats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Planeringsläge

Aktuell SEB görs för sträckan E45 Hammar-Valnäs som är en del av ett större objekt. Objektet var ursprungligen indelat i tre olika delar men tidigare etapp 1 har utgått ur objektet. Del 2 avser sträckan Säffle-Hammar planläggs med formell fysisk planering. På sträckan har i tidigare skede flera olika lokaliseringalternativ funnits. Del 3 avser sträckan Hammar-Valnäs som planlagts med formell fysisk planering. På sträckan har inga alternativa lokaliseringalternativ funnits. Denna SEB avser del 3, sträckan Hammar-Valnäs där vägplanen är fastställd. Åtgärderna på del 3 bedöms av länsstyrelsen inte få betydande miljöpåverkan. Sträckan E45 Säffle-Valnäs finns med i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

1 Effekter och indikatorer

1.1 Effekter

Personresor

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Reskostnad personbil	Ökad hastighet leder till ökad drivmedelsförbrukning och ökad reskostnad.	0,47 mnkr/år	-12
Restid	Ett antal anslutningar längs sträckan stängs eller byggs om till höger in/höger ut. Det kan medföra längre resvägar för berörd trafik.		Försumbart
Restid personbil	Restiden minskar till följd av höjd hastighet och bättre framkomlighet på sträckan.	-16 kftim/år	123

Godstransporter

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr) /Bedömning
Godstidskostnad väg	Bättre framkomlighet minskar godstid och godstidskostnaden.	-0,04 mnkr/år	0,94
Reskostnad lastbil	Drivmedelsförbrukningen ökar något vilket ökar reskostnaden.	0,02 mnkr/år	-0,22
Restid lastbil	Restiden för lastbil minskar på grund av förbättrad framkomlighet och trafikflöde.	-1,8 kftim/år	16

Persontransportföretag

Trafiksäkerhet

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Allvarligt skadade exkl MAS (LAS)	Se nedan.	-0,17 LAS/år	
Döda	Se nedan.	-0,04 D/år	
Egendomskador	Se nedan.	4,2 EO/år	
Ej allvarligt skadade	Se nedan.	-0,57 ES/år	
Mycket allvarligt skadade	Se nedan.	-0,05 MAS/år	
Trafiksäkerhet	Trafiksäkerheten ökar till följd av att ett flertal korsningar byggs om till höger in/höger ut. Detta fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen.		Förbättring
Trafiksäkerhet totalt (beräknat)	Mittseparerad väg och bättre vägstandard samt flera körfält ökar trafiksäkerheten på sträckan.		177

Hälsa

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Buller	Endast ett bostadshus, som används som fritidshus, väntas bli bullerberört. Då enbart riktvärdet inomhus bedöms överskridas marginellt bedöms påverkan som liten.		Försumbart
Kväveoxider	Trots ökade hastigheter ökar utsläppen av kväveoxider endast marginellt.	0,01 ton/år	-0,0031

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Slitagepartiklar	Slitagepartiklar ökar något till följd av ökad hastighet.	0,33 ton/år	0

Natur- och kulturmiljö

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Forn- och kulturlämningar	Då åtgärderna i all väsentlighet genomförs i dagens sträckning bedöms effekterna på det omgivande kulturlandskapet som små och förändringarna i den historiska vägsträckningen som försumbara. Åtgärderna gör intrång i en fornlämning bestående av en fossil åker som redan idag korsas av en mindre väg. Intrång görs även i fornlämningsområde för tre lämningar (fossil åker).		Försumbart
Intrång - människor	Vägen anpassas väl efter befintliga landskapskaraktärer och landskapsbild. Synliga bergsskärningar kan öka läsbarheten av landskapet och förståelsen för den kuperade terrängen. Även faunapassagen bidrar till större orienterbarhet i området då det blir ett tydligt landmärke längs den annars ganska likartade sträckningen. Faunapassagen kan användas av människor som rör sig i området och minskar på så vis vägens barräffekt. Effekten bedöms dock som försumbar.		Försumbart
Växt- och djurlivseffekt	Barriäreffekten ökar till följd av breddad väg och mitträcke samt ökad hastighet. I åtgärden ingår en faunapassage som minskar barriäreffekten något.		Försumbart

Klimat

Effekt	Beskrivning	Effekt 2045	Nuvärde (mnkr)/ Bedömning
Beräknat - Motorbränsle	Åtgärden bedöms medföra en ökad användning av motorbränsle, vilket ökar utsläppen av växthusgaser. Värdet av detta ingår i bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter". Se avsnittet "Indikatorer" för mer information.		

Övriga effekter

1.2 Kompletterande indikatorer

Förändring på grund av åtgärden

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Trafikarbete väg – personbil (Mfkm/prognosår)	1,7763568394002505E-15
Trafikarbete väg – lastbil (Mfkm/prognosår)	4,440892098500626E-16
Energianvändning (kwh/prognosår)	Ingen uppgift
Godsflöde (tonkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande personbil (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift
Resande kollektivtrafik (Mpkkm/prognosår)	Ingen uppgift

Klimatrelaterade effekter i det svenska trafiksystemet (tank-to-wheel)

Trafikverkets kalkyler baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås. Målet nås således redan i jämförelsealternativet, utan den åtgärd som här analyseras. Fram till 2045 kan dock åtgärden minska eller öka utsläppen av fossila klimatutsläpp och därigenom minska eller öka behovet av, och kostnaderna för, de klimatåtgärder som alternativt behövs för att nå klimatmålet (användning av biobränsle). Efter 2045 kan åtgärden bara bidra till att direkt påverka användningen av biobränsle eftersom de fossila bränslena då antas vara bortreglerade. För att beräkna åtgärdens klimatpolitiska nytta baseras den totala koldioxidvärderingen på förändringen av både fossila och biogena utsläpp (för mer information se kapitel 14 i ASEK-rapporten).

Förändring av fossila och biogena CO2-ekvivalenter

Indikator	Beräknat alt. Bedömt
Startår (kton)	Ingen uppgift
Prognosår (kton)	0,02
Ackumulerat under kalkylperioden (kton)*	1,18

Totalt samhällsekonomiskt värde av åtgärdens klimatrelaterade effekter (mnkr)	-1,95
---	-------

* På grund av förväntad klimatpolitik är andelen fossila utsläpp för landbaserade transporter 0 % i prognosår 1 (2045) och 60-65 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065, då alla landbaserade transporter antas vara elektrifierade. För luft- och sjöfart förväntas andelen fossila utsläpp vara ca 25 % i prognosår 1 (2045) och ca 30-40 % av de ackumulerade utsläppen fram till 2065.

Klimatutsläpp– byggande och drift av infrastruktur (LCA-global)

Utredningsalternativ:

	Koldioxidutsläpp ton CO2-ekvivalenter	Energianvändning GWh
Byggskede totalt	5087	44
Reinvestering per år	47	0,79
Drift och underhåll per år	35	0,39

Resultatet från klimatkalkylen kan inte adderas till den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen. Detta beror på att klimatkalkylen är baserad på livscykelanalys med globala systemgränser. Det innebär att klimatkalkylen presenterar utsläpp bokföringsmässigt utan hänsyn till att de medel som tilldelas den aktuella åtgärden i ett jämförelsealternativ istället hade använts till något annat som sannolikt också orsakar utsläpp.

Dessutom används i beräkningarna utsläppskoefficienter som speglar nuläget, vilket innebär att ingen hänsyn tas till att framtida produktion förväntas ge mindre klimatpåverkan.

I den samhällsekonomiska nyttokostnadsanalysen fångas dock en viss värdering av bygg- och driftskedets utsläpp i åtgärdens utgifter, i den mån dessa utsläpp är prissatta via klimatpolitiska styrmedel. Metodutveckling pågår för att bättre koppla klimatkalkyler till samhällsekonomiska nyttokostnadsanalyser.

Övriga indikatorer

Inga övriga relevanta indikatorer.

2 Samhällsekonomisk lönsamhet

2.1 Samhällsekonomiska nyttor

Personresor (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Ökad hastighet leder till ökad drivmedelsförbrukning och reskostnad. Restiden minskar.	111 mnkr	0,43
Ett antal anslutningar längs sträckan stängs eller byggs om till höger in/höger ut. Det kan medföra något längre resvägar för berörd trafik.	≈ 0	

Godstransporter (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
Bättre framkomlighet minskar godstid och godstidskostnaden. Drivmedelsförbrukningen ökar något vilket ökar reskostnaden. Restiden för lastbil minskar på grund av förbättrad framkomlighet och trafikflöde.	17 mnkr	0,07

Persontransportföretag (effekter relaterade till funktionsmålet)	Nuvärde	NUK*
	mnkr	
		0

Trafiksäkerhet (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Mittseparerad väg och bättre vägstandard samt flera körfält ökar trafiksäkerheten på sträckan.	177 mnkr	
Trafiksäkerheten ökar till följd av att ett flertal korsningar byggs om till höger in/höger ut. Detta fångas inte i den samhällsekonomiska kalkylen.	>	> 0,69

Hälsa, Natur- och Kulturmiljö samt Klimat (effekter relaterade till hänsynsmålet)	Nuvärde	NUK*
Hälsa: Slitagepartiklar ökar något till följd av ökad hastighet.	-0,0031 mnkr	0,00
Hälsa: Endast ett fritidshus väntas bli bullerberört, påverkan bedöms som liten.	≈ 0	
Natur- och Kulturmiljö: Effekterna på kulturlandskapet bedöms som små då åtgärderna genomförs i befintlig sträckning. Åtgärden bedöms medföra en något positiv konsekvens för landskapsbilden.	≈ 0	
Klimat (höghöjdseffekter):	mnkr	0
Klimat (övrigt): Värde av förändrade växthusgasutsläpp ingår i nuvärdena och bedömningarna för "Personresor" och "Godstransporter"		

Övriga effekter	Nuvärde
	mnkr

Skatte- och avgiftsintäkter	Nuvärde
	mnkr

Skattefinansieringskostnad	Nuvärde
Beräknat: Fiskala skatter medför ineffektivitet på arbetsmarknaden och/eller produktmarknader. Denna indirekta kostnad bedöms uppgå till 20 öre per skattekrona.	-51 mnkr

Sammanfattning	
Totalt nuvärde för nyttor under kalkylperioden	253 mnkr
Total nyttoutgiftskvot, NUK*	1,0

*nyttor/utgifter

2.2 Samhällsekonomiska utgifter

Utgifter	Nuvärde
Omräknad investeringskostnad, nuvärdesberäknad.	238 mnkr
Reinvesteringskostnad, beräknad	0 mnkr
Reinvesteringskostnad, ej beräknad	
Drift- och underhållskostnad, beräknad	20 mnkr
Drift- och underhållskostnad, ej beräknad	
Totala utgifter	257 mnkr

2.3 Samhällsekonomisk sammanvägning

Nettonuvärde, NNV	-4,4 mnkr
Nettonuvärdeskvot, NNK	-0,02
Sammanvägd bedömning av ej beräknade effekter	Försumbart
Sammanvägd bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet	Nära noll

2.4 Samhällsekonomisk bedömning

Samhällsekonomisk effektivitet

EVA-kalkylen har ett marginellt negativt nettonuvärde med en NNK på -0,02. Störst nytta kommer från förbättrad trafiksäkerhet och minskade restidskostnader. De ej beräknade effekterna bedöms leda till en viss förbättring med ökad trafiksäkerhet med ombyggda korsningar. Åtgärderna bedöms ge fler orienteringspunkter och större variation men då de i all väsentlighet genomförs i dagens sträckning bedöms effekterna på det omgivande kulturlandskapet som små och förändringarna i den historiska vägsträckningen som försumbara.

Kvalitetsbedömning

Beräknade effekter inklusive resonemang om känslighetsanalyser:

Då åtgärden omfattar mitträckesseparering i befintlig sträckning bedöms EVA vara ett lämpligt verktyg som fångar åtgärdens effekter på ett bra sätt. Kvaliteten på indata bedöms som god.

Trafikuppräkningsstalen har justerats efter analys av basprognosen. Inga trafikomfördelningar har krävts.

Ej beräknade effekter:

Trafiksäkerheten ökar till följd av att korsningar byggs om till höger in/höger ut. För sträckan som helhet bedöms åtgärden medföra en något positiv men försumbar konsekvens för landskapsbilden. Endast ett fritidshus blir bullerstört.

Beroenden till andra infrastruktursatsningar:

Vägplanen för sträckan E45 Hammar-Valnäs ligger i direkt anslutning till vägplan för sträckan E45 Säffle-Hammar. Söder om Säffle och norr om Valnäs är E45 ombyggd till mittseparerad väg. Genom att göra åtgärderna på E45 mellan Säffle och Valnäs höjs standarden för E45 på en längre sträcka.

3 Fördelningsanalys

Störst nytta tillfaller fordonstrafiken vilket gynnar män mer än kvinnor. Genomfartstrafiken på E45, som svarar för en stor del av trafiken, får en säkrare och snabbare resväg. E45 är en av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för arbetspendling samt turisttrafik och godstransporter. Lokalbefolkning och lokalt näringsliv bedöms få en bättre situation än idag med säkrare väg och förbättrade korsningar. I Värmland finns varuexporterande industrin inom pappers- och massaindustrin, förpackningsindustrin samt inom stål- och verkstadsindustrin vilken bedöms gynnas.

Generella fördelningsaspekter beskrivs i dokumentet Generella fördelningseffekter av åtgärder i transportsystemet på www.trafikverket.se

4 Bidrag till transportpolitikens funktions- och hänsynsmål

4.1 Preciseringar av funktionsmålet

Medborgarnas tillgänglighet

Förutsättningar för att välja kollektivtrafik, gång och cykel

Åtgärderna görs för fordonstrafiken som får stärkt tillgänglighet och minskad restid. Vägens standardhöjning stärker tillförlitligheten i transportsystemet. Inga åtgärder görs för kollektivtrafik eller gång och cykel annat än att en busshållplats som saknar resande dras in.

Näringslivets tillgänglighet

Stärkt internationell konkurrenskraft

Vägens standard höjs vilket förbättrar för näringslivets transporter. I Värmland finns flera varuexporterande industrier, inom framförallt pappers- och massaindustrin, förpackningsindustrin samt inom stål- och verkstadsindustrin, vilka bedöms få stärkt internationell konkurrenskraft. Godstidkostnaden och restiden minskar.

Funktionshindrades tillgänglighet

Dagens befintliga busshållplats, Bråten, föreslås dras in på begäran av Värmlandstrafik eftersom resande på hållplatsen saknas. I övrigt går sträckan i ett skogslandskap utan bebyggelse och besöksmål varför inga nya hållplatser planeras. Åtgärderna bedöms inte påverka funktionshindrades tillgänglighet.

Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer

Sträckan går huvudsakligen i ett skogslandskap utan bebyggelse och besöksmål varför ingen ny gång- och cykelväg och inga nya busshållplatser planeras. Åtgärderna bedöms inte påverka barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer.

Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle

Läs om trafikverkets jämställdhetsarbete på www.trafikverket.se samt läs om fördelningseffekter på www.trafikverket.se/seb

4.2 Preciseringar av hänsynsmålet

Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Mitträckesseparering och förbättrade korsningar bedöms minska risken för ej allvarliga och allvarliga olyckor.

Utsläppen från den svenska transportsektorn ska minska med minst 70 procent år 2030 jämfört med 2010. År 2045 ska samhället vara klimatneutralt.

Åtgärderna görs i befintlig sträckning. Trafikarbetet är detsamma med och utan åtgärden. Samtidigt ökar hastigheten vilket gör att koldioxidutsläppen ökar.

Transportsektorn bidrar till att det övergripande generationsmålet för miljö och övriga miljö kvalitetsmål nås samt till ökad hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska mål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten bedöms enbart marginellt påverkas av åtgärderna. Slitagepartiklar ökar något till följd av ökad hastighet.

Buller och vibrationer

Bullerberäkningar har utförts och endast ett bostadshus, som används som fritidshus, blir bullerberört. Då riktvärdet inomhus enbart bedöms överskridas marginellt bedöms påverkan som liten.

Landskap

Vägen anpassas väl efter befintliga landskapskaraktärer och landskapsbild. Synliga bergsskärningar kan öka läsbarheten av landskapet och förståelsen för den kuperade terrängen. Även faunapassagen bidrar till större orienterbarhet i området då det blir ett tydligt landmärke längs den annars ganska likartade sträckningen. Faunapassagen kan användas av människor som rör sig i området och minskar på så vis vägens barräreffekt.

Vatten

Inga grundvattenförekomster eller dricksvattentäkter finns längs aktuell sträcka.

Material och kemiska produkter

Ej relevant.

Förorenade områden och masshantering

Massor med vissa markföroreningar har hittats inom området, dessa bedöms vara av sådan kvalitet att de kan återanvändas inom projektet. Bergmaterial som utvinns i skärningar har tillräckligt bra kvalitet för krossning till förstärkningslager- och bärlagermaterial. Berg används även till bankfyllnad. Överskott av bergmaterial beräknas kunna användas till angränsande vägplan Säffle-Hammar.

4.3 Kommentarer till målanalysen inklusive målkonflikter och målsynergier

Åtgärderna har stor positiv påverkan på trafiksäkerhet och restider. Ingen negativ målpåverkan har identifierats.

Effekter relaterade till funktionsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. Effekter relaterade till hänsynsmålet påverkar måluppfyllelsen positivt. NUK indikerar att det finns synergier mellan funktionsmålet och hänsynsmålet.

Mål	NUK
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till funktionsmålet (NUKfm)	0,50
Nyttoutgiftskvot för effekter relaterade till hänsynsmålet (NUKhm)	0,69
Nyttoutgiftskvot för klimatrelaterade effekter (NUKklimat)	-0,00759

Objektnummer: YVA003b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Marie, IVmrj, 0771-921 921

Skede: Bygghandling/genomförande

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-02

Fördjupat underlag

Fördjupad beskrivning

Beskrivning av åtgärden

Åtgärdsnamn	E45 Säffle-Valnäs, delen Hammar-Valnäs
Objekt-id	YVA003b
Ärendenummer	TRV 2024/35446
Län	Värmland
Kommun	Säffle, Grums
Trafikverksregion	Mellersta regionen
Trafikslag	Väg
Skede	Bygghandling/genomförande
Typ av planläggning	Typfall 2 Ej betydande miljöpåverkan

Nuläge och brister

E45 mellan Hammar-Valnäs har varierande standard med olika vägbredder och sikt samt många anslutande vägar vilket skapar framkomlighetsproblem och sämre trafiksäkerhet. Sträckan saknar mitträcke och säkra omkörningssträckor. Högsta tillåtna hastighet är 90 km/h. I Valnäsbacken förbi Billeruds golfklubb finns ett stigningsfält. Gång- och cykelväg finns från golfbanan och norrut. Det finns viltstängsel längs hela sträckan.

E45 ingår i TEN-T-vägnätet och är utpekad som ett funktionellt prioriterat vägnät (FPV). E45 är en av de vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet för såväl arbetspendling, turisttrafik, godstransporter och för lokala transporter. Projektet E45 Säffle-Valnäs är uppdelat i två vägplaner; aktuell vägplan E45 Hammar-Valnäs samt angränsande vägplan i söder E45 Säffle-Hammar.



Bild nuläge sträckan Hammar-Valnäs

Trafikslagsspecifik information – nuläge och brister

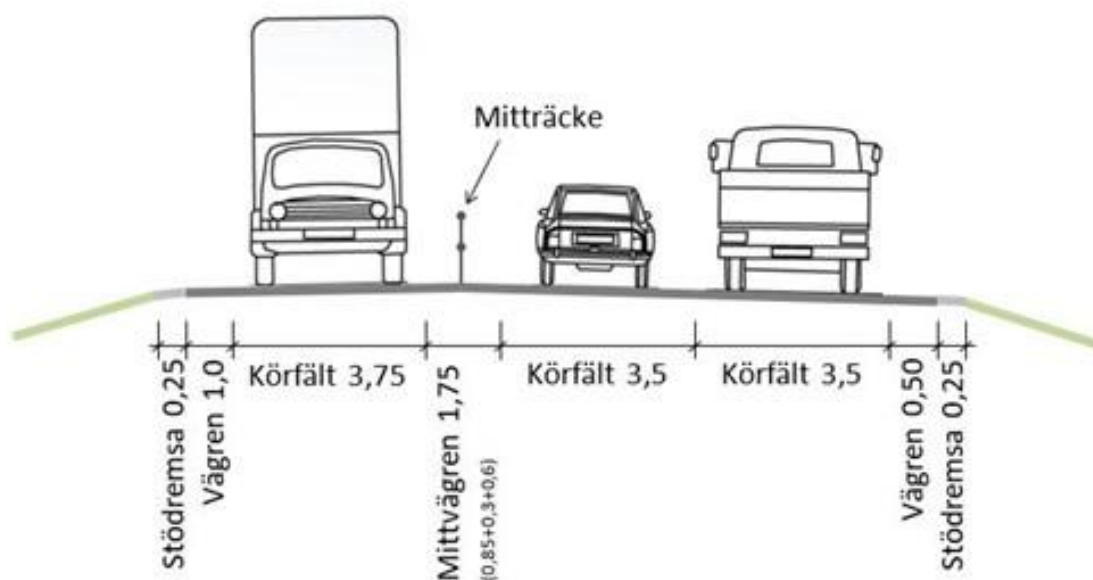
Gångvägslängd	0,2 km
Gångvägsstandard	GCM-väg, bredd 2,5 m
Gångtrafik	-
Cykelvägslängd	0,2 km
Cykelvägsstandard	GCM-väg, bredd 2,5 m.
Cykeltrafik	-
Väglängd	4,7 km
Vägstandard	2 fältsväg, vägbredd 9-12,5 m, skyltad hastighet 70-90 km/h
Vägtrafik	ÅDT 6960, mätår 2019, lastbilsandel 15%

Beskrivning av åtgärden

E45 breddas och byggs om till 2+1-väg med mittseparering på större delen av sträckan. De första 700 m av sträckan samt efter infarten till Billeruds golfklubb utformas vägen som 1+1 med mitträcke. Efter Hammar utformas ca 1,2 km som 2+2-väg. Tre anslutande vägar föreslås stängas längs sträckan. Övriga anslutningar utformas som höger in/höger ut. Hastigheten på sträckan höjs från 90 km/h till 100 km/h. Befintlig virkesupplagsplats och driftvärdplats längs med E45 föreslås utgå.

En busshållplats dras in på begäran av Värmlandstrafik då hållplatsen saknar resande. Sträckan utformas med ca 65% omkörningsbar längd i nordlig riktning och ca 55% omkörningsbar längd i sydlig riktning. Två nöduppställningsplatser anläggs för möjlighet att komma av vägen vid eventuellt nödstopp. På hela sträckan byts befintligt viltstängsel ut med faunastängsel. En faunapassage anläggs på sträckan.

2+1 sektion 14,0 meter



1 Typsektion 1+1 på sträckan Hammar-Valnäs



2 Typsektion 2+2 på sträckan Hammar-Valnäs

Trafiklagsspecifik information – förslag till åtgärd

Väglängd	4,7 km
Vägstandard	350 m vägtyp 1+1 vägbredd 14 m, 200 m vägtyp 1+1 vägbredd 12,5 m, 9 km vägtyp 2+1 vägbredd 14 m samt 1,2 km vägtyp 2+2 vägbredd 16,5 m. Skyltad hastighet 100 km/h
Vägtrafik	ÅDT 6960, mätår 2019, lastbilsandel 15%

Syfte och viktigaste effekt

Projektets ändamål är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten.

Projektet för hela sträckan är följande: • En väl gestaltad väg som är anpassad till natur- och kulturlandskapet • Trafiksäkra och väl utformade trafiklösningar som ger en positiv trafikantupplevelse. • Minska risken för viltolyckor och samtidigt bibehålla möjligheterna för faunan att röra sig i området. • Bibehållen eller förbättrad vattenkvalitet och ekologiska värden i vattendrag som projektet berör.

Kostnader

Investeringskostnadskalkyl

Senaste rev datum	Prisnivå	Beräkningsmetod	Total-kostnad (mnkr)	Standard-avvikelse (mnkr)	Omräknad total-kostnad prisnivå 2023 (mnkr)	Standard-avvikelse prisnivå 2023 (mnkr)
2025-03-11	2024-2	Q-säkrad enligt TDOK 2011:182 (osäkerhetsanalys och underlagskalkyl samt FKS)	273	38	274	38

Investeringskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Prisnivå	Antal byggår	Totalkostnad (mnkr)
2019	2	238

Drift- och underhållskostnad i samhällsekonomisk kalkyl

Effekt	Beskrivning	Nuvärde (mnkr)/Bedömning
Underhållskostnad väg	Breddad väg samt mitträcke ökar mängden infrastruktur och kostnaderna för drift och underhåll.	-20

Reinvestering i samhällsekonomisk kalkyl

Planeringsläge

Aktuell SEB görs för sträckan E45 Hammar-Valnäs som är en del av ett större objekt. Objektet var ursprungligen indelat i tre olika delar men tidigare etapp 1 har utgått ur objektet. Del 2 avser sträckan Säfte-Hammar planläggs med formell fysisk planering. På sträckan har i tidigare skede flera olika lokaliseringalternativ funnits. Del 3 avser sträckan Hammar-Valnäs som planlagts med formell fysisk

planering. På sträckan har inga alternativa lokaliseringsalternativ funnits. Denna SEB avser del 3, sträckan Hammar-Valnäs där vägplanen är fastställd. Åtgärderna på del 3 bedöms av länsstyrelsen inte få betydande miljöpåverkan. Sträckan E45 Säffle-Valnäs finns med i nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Kalkylförutsättningar

Prognos persontrafik - huvudanalys	Prognos för persontrafiken 2045 - Trafikverkets basprognos 2024
Avvikelse från prognos persontrafik	Nej
Prognos godstrafik - huvudanalys	Prognos för godstransporter 2045 - Trafikverkets basprognos 2024
Avvikelse från prognos godstrafik	Nej
ASEK-version	ASEK 8.0
Avvikelse från ASEK	Nej
Prisnivå för kalkylvärden	2019
Kalkylränta (%)	3,5
Prognosår 1	2045
Diskonteringsår	2028
Trafikstartår	2030
Byggtid, antal år (projektspecifikt)	2
Kalkylperiod	60
Kalkylverktyg – samhällsekonomi	Eva 2024:1
Datum för samhällsekonomisk kalkyl	2024-12-13

Namn	Tillväxttal
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår2, faktor	2,0
Trafikutvecklingstal Lastbil period basår-prognosår1, faktor	1,4
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår2, faktor	1,3
Trafikutvecklingstal Personbil period basår-prognosår1, faktor	1,3

Kommentar:

Läs mer om samhällsekonomi och trafikprognoser i följande dokument på [Trafikverkets hemsida](#):
Samhällsekonomisk analys - förklarat på ett enklare sätt
Trafikprognoser - förklarat på ett enklare sätt

Känslighetsanalyser och andra fördjupade analyser

Huvudanalys

Omräknad investeringskostnad	Övriga utgifter	Summa Nyttor	Nettonuvärde	NNK
238 mnkr	20 mnkr	253 mnkr	-4,4 mnkr	-0,02

Obligatoriska känslighetsanalyser

Analys	Omräknad investeringskostnad (mnkr)	Övriga utgifter (mnkr)	Summa nyttor (mnkr)	Nettonuvärde (mnkr)	NNK
Högre investeringskostnad	309	20	239	-90	-0,27
Högre transportflöden i prognosår 1, +20 %	238	21	288	29	0,11
Lägre transportflöden i prognosår 1, -20 %	238	18	218	-37	-0,15
Enhetligt åktidvärde på privata resor, 95 kr/timme	238	20	237	-21	-0,08
Högre värdering av trafiksäkerhet, 25 %	238	20	297	40	0,15
Lägre värdering av trafiksäkerhet, -25 %	238	20	209	-49	-0,19
Högre värdering av klimatrelaterade effekter, +40 %	238	20	252	-5,2	-0,02
Högre värdering av luftföroreningar, +50 %	238	20	253	-4,4	-0,02
Lägre värdering av luftföroreningar, -50 %	238	20	253	-4,4	-0,02

Kommentar:

Känslighetsanalys baserat på trafiksystem som åtgärden ingår i

Analys	Nettonuvärde	NNK
Trafiksystem som åtgärden ingår i		
Känslighetsanalys för åtgärdens effekter som del i trafiksystemet		

Kommentar: Vägplanen för sträckan E45 Hammar-Valnäs ligger i direkt anslutning till vägplan för sträckan E45 Säffle-Hammar. Söder om Säffle och norr om Valnäs är E45 ombyggd till mittseparerad

väg. Genom att göra åtgärderna på E45 mellan Säffle och Valnäs höjs standarden för E45 på en längre sträcka.

Åtgärdsspecifika känslighetsanalyser

Fördjupad konsekvensanalys

Referenser

Referenser	Namn/beskrivning
1a	SEK-importkälla
1b	J-son fil
1c	Indexomräkning
1d	ArbetsPM EVA
2	FKS
3	Klimatkalkyl
SEB-ID, ursprunglig SEB hela sträckan	4b3529ba-1549-4421-9d12-5c8e3c0652bb

SEB Id för denna SEB: 4ca133eb-2242-41be-8acb-0b659590e652

Objektnummer: YVA003b, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Marie, IVmrj, 0771-921 921

Skede: Bygghandling/genomförande

Status: Granskad och godkänd av Trafikverket, 2025-04-02



Samlad effektbedömning

Utskriftsdatum: 2025-04-02

Ärendenummer: TRV 2024/35446

Kontaktperson: Olsson Marie, IVmrj

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress Röda vägen 1

Kontakt: <https://etjanster.trafikverket.se/kundfragor-trafikverket>

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00